

Papa Tata

13 sierpnia 2015

Media lamentują, że Polska przegrała ze Słowacją konkurencję o fabrykę Jaguara. W kategoriach gospodarki neokolonialnej jest to oczywiście powód do smutku. W optyce zmiany gospodarczej kraju, przegrana ta jest sygnałem pozytywnym, mówiącym, że jesteśmy coraz mniej atrakcyjnym krajem dla redukcji kosztów międzynarodowych koncernów. O to tutaj chodzi.

Polski rząd zaoferował koncernowi subsydia w postaci preferencji podatkowych o wartości 350 mln zł. Słowacy dali więcej.

Im mniejsza zależność polskiej gospodarki od międzynarodowych koncernów, tym łatwiej będzie odbudować polską gospodarkę.

Rozwijanie koncernów w Polsce powinno być nieperspektywiczne, zwłaszcza, że mamy jak najgorsze doświadczenia z funkcjonowaniem w Polsce tego rodzaju potentatów. Przypomnijmy niedawny szantaż indyjskiego producenta stali ArcelorMittal, który nie dość, że kupił polskie huty po niezwykle preferencyjnej cenie, nie dość, że odtąd regularnie redukuje i pogarsza polski rynek stali, to na dodatek, zaczął się szantaż rządu, groźba zwolnienia wszystkich pracowników w razie niechęci do dalszych ustępstw. Rząd w lipcu uległ, być może dlatego, że przed wyborami nie mógł sobie pozwolić na zamieszanie tego rodzaju.

Wraz z fabryką Jaguara stracimy ponoć 5 tys. miejsc pracy oraz jakiegś podzlecenia dla polskiego przemysłu. Problem w tym, że w obietnicy wielkich koncernów nie można wierzyć, co pokazały nasze doświadczenia. Gdy w 2006 Dell wchodził do Łodzi uzyskał od rządu subwencję o wartości 200 mln zł, od miasta drogę za 54 mln zł oraz uzbrojony teren. W zamian miał zatrudniać 12 tys. osób.[1] Co powstało? 1,5 tys. nisko płatnych posad. Wtedy Polska „wygrała” ze Słowacją.

Niedawno Polska „wygrała” fabrykę Volkswagena we Wrześni (tam gdzie dzieci strajkowały przeciwko germanizacji), która ma zatrudniać 2 tys. osób. Od rządu VW otrzymał wieloletnie zwolnienie podatkowe o wartości 125 mln zł. Września ma zbudować drogę dojazdową o wartości 10 mln zł. Strona polska ma na własny koszt zbudować pełne uzbrojenie terenu. Nawet przy jej budowie nie zatrudniono polskiego kontrahenta, lecz koncern Strabag. Nazwano to „Inwestycją 25-lecia w Wielkopolsce”.

Ta polityka to absurd. Oznacza ona bowiem, że państwo finansuje koncernom na jedno miejsce pracy nawet po kilkaset tys. zł. W efekcie powstają kiepsko płatne posady, z marnymi perspektywami. W tym samym czasie polskim pracodawcom państwo oferuje dotacje w wysokości kilkunastu do kilkudziesięciu tys. zł za stworzenie miejsca pracy. Zamiast więc tworzyć miejsca pracy w polskiej gospodarce, budując polski kapitał, finansujemy tworzenie marnych miejsc pracy przez koncerny!

Co dała nam polityka fundowania przez państwo polskie bardzo drogich kiepsko płatnych posad? Efekt jest taki, że Polska jest jednym z czterech krajów UE o najniższym udziale płac w PKB: 46%! Mimo tego analfabeci ekonomiczni podają wzrost PKB jako miernik rozwoju kraju! Oznacza on tymczasem wzrost, ale w ogromnej mierze zachodnich koncernów. Wzrost w Polsce, ale nie Polski.

Słowacja póki co ma najniższy udział płac w PKB w całej Unii. Słusznie zatem tam właśnie udała się Tata. Miejmy nadzieję, że Polska będzie odtąd swoje środki łądowała w kreowanie miejsc pracy w polskich przedsiębiorstwach!

Tata ma coraz większe problemy w Wielkiej Brytanii. Tata Steel skarży się, że rząd nie chce subwencjonować produkcji, wobec coraz wyższych kosztów energii. Londyn zamierza natomiast subwencjonować produkcję energii jądrowej, idąc przeciwko polityce unijnej (Niemcy rezygnują z atomu, Francja znacząco go redukuje), EDF ma otrzymywać za produkcję energii w Hinkley

Point C około 129 EUR/MWh, operatorzy nowych farm wiatrowych w Niemczech mogą liczyć na około 70 EUR/MWh.

„Financial Times” podaje, że Tata wychodzi z produkcją Jaguarów poza Wielką Brytanię także na wypadek jej wyjścia z Unii. Koncern zamierza bowiem walczyć na rynku europejskim z luksusowymi markami niemieckimi.

Nader zagadkowo wygląda sytuacja nagłej zmiany planów koncernu. Jeszcze dwa tygodnie temu Adam Szejnfeld odtąbił sukces Polski w staraniu o fabrykę Jaguara, dziś okazuje się, że jednak nie Polska.

Słowacki analityk motoryzacyjny Martin Jesny twierdzi, że zdecydowało aluminium: „Lokalny przemysł [słowacki] ma doświadczenie z produkcją aluminiowych nadwozi ponieważ z takich produkowane są niektóre modele Volkswagena. A przecież pojazdy Jaguara także będą wykorzystywały ten metal”. [2] To w Poznaniu mieści się największa w Europie odlewnia aluminiowych części do silników VW. Jeszcze niedawno podkreślano, że o wyborze Polski miało przesądzić (poza tanią siłą roboczą i wielkimi subwencjami) bardzo dobre zaplecze techniczne. W Koninie z kolei mieści się największa w Polsce huta aluminium produkująca na potrzeby motoryzacji w całej Europie.

Jeśli faktycznie Tata wycofuje się z Anglii ze względu na ryzyko wyjścia z Unii, to trzeba spojrzeć na tę firmę jako ewentualne obciążenie w sytuacji zawirowań unijnych. Jeśli polityka energetyczna Anglii to forma veta wobec Unii, można widzieć w Anglii potencjalnego sojusznika. Dla żadnego kraju polityka energetyczna Unii nie jest tak kłopotliwa gospodarczo jak dla Polski. Być może uda się wyegzekwować jakąś większą solidarność energetyczną w Unii, gdyby jednak Niemcy bezpardonowo dławili rozwój polskiej energetyki, może wówczas Polska powinna bliżej trzymać się Anglii w jej polityce wobec Unii.

Polska nie powinna subwencjonować działalności koncernów w

Polsce, gdyż zamyka to nasz kraj w pułapce średniego rozwoju.

Jakimż kuriozum jest pakowanie setek milionów złotych na zagraniczne fabryki motoryzacyjne w Polsce, w sytuacji, kiedy akurat obecnie usiłuje się wskrzesić polski przemysł motoryzacyjny projektem Nowej Syrenki w AZM Kutno.

Polska udowodniła, że jest w stanie dokonać fenomenalnych powrotów produkcyjnych, przykładem branża lokomotyw i tramwajów. Po zniszczeniu przemysłu przez międzynarodowe koncerny, w 2001 powstała firma Pesa oraz Newag. Ich początki były skromne. Pesa zaczynała od remontowania litewskich lokomotyw. W 2006 podpisała kontrakt stulecia i dziś jest graczem międzynarodowym.

Naturalnie, jeszcze sporo nam brakuje do pełnej odbudowy. Jest to póki co powrót na pół gwizdka. Pełny będzie wówczas, kiedy to polskie firmy będą produkowały kluczowe podzespoły do lokomotyw, włącznie z silnikami, jak dawniej. Do tego jednak potrzeba już zmiany polityki gospodarczej państwa.

Syrenka powstaje w ramach programu „Reaktywacja polskiego przemysłu motoryzacyjnego – wdrożenie pojazdu osobowego Syrenka”[3], na który NCBiR przyznało dotację 5 mln zł.

W tym samym czasie rząd oferuje hinduskiej motoryzacji 350 mln zł, a Gazeta Wyborcza oburza się, że za mało i „przegraliśmy”.

A gdyby tak Syrenka mogła się odradzać nie w oparciu o 5 mln, lecz 500, które w ostatnich dwóch latach zaoferowano dla VW i Tata?

Reaktywacja przemysłu motoryzacyjnego jest nader wątpliwa w oparciu o politykę transformacyjną, polegającą na przywilejach wobec koncernów. Gdyby jednak w końcu zmienić tę politykę i zacząć realizować strategię gospodarczą dla kraju – odrodzenie polskiej motoryzacji byłoby realne.

AMZ Kutno to nie jest firma-krzak. Działa od 1999 i

specjalizuje się w projektowaniu oraz produkcji zabudów specjalnych do samochodów użytkowych: ambulansów, bankowozów, autobusów klasy mini, pojazdów specjalnych dla służb mundurowych, a także pojazdów wojskowych. Specjalizuje się w tych ostatnich. Zajmowała się adaptacjami Rosomaków na licencji fińskiej. W 2011 stanęła na czele konsorcjum wraz Wojskowym Instytutem Techniki Inżynieryjnej we Wrocławiu, Wojskowym Instytutem Techniki Pancernej i Samochodowej w Sulejówku, Wojskową Akademią Techniczną, Przemysłowym Instytutem Motoryzacji w Warszawie oraz Politechniką Gdańską – które stworzyło ciężki, pływający kołowy transporter opancerzony Hipopotam[4], który jest dużo większym pojazdem od Rosomaka.

Syrenka powstaje w oparciu o grant NCBiR, we współpracy AMZ Kutno z Przemysłowym Instytutem Motoryzacji w Warszawie. Wykonana będzie z aluminium i kompozytów.

Firma nie mówi o produkcji masowej. Od czegoś jednak trzeba zacząć.

Jeszcze bardziej smakowicie zapowiada się reaktywacja Syreny.[5] W czerwcu doszło do zawarcia umowy między mieszkającym w Kanadzie Arkadiuszem Kamińskim (AK Motor Polska Sp. z o.o. dysponuje prawem do dawnej marki Syrena) oraz warszawską FS0 w sprawie współpracy na rzecz rozwoju dwóch modeli Syreny: meluzyna i ligea. Oto maluch na nasze czasy:

Nawet jednak gdyby reaktywacja polskiej motoryzacji miała w najbliższych latach nie nastąpić, nie ma powodów, by Polska prowadziła politykę subwencjonowania wielkich koncernów. Zamiast tego lepiej wspierać polskich przedsiębiorców. Im więcej polskiego kapitału tym więcej szans na rozwój coraz ambitniejszych projektów.

Kumulacja kapitału przez ponadnarodowe koncerny jest gangreną cywilizacyjną. Jeszcze w latach 1990. w ekonomii funkcjonowało prawo Bowleya, które głosiło, że podział dochodu narodowego

między pracownikami i pracodawcami jest stałą. W krajach rozwiniętych w XX w. ok. 2/3 trafiało do pracowników, reszta do pracodawców. Koncentracja kapitału zaburzyła na początku XXI w. tę stałą. Średnia dla UE to dziś 58%.

W Polsce jest ona rekordowo niska, co jest wyraźnym symptomem skolonizowania naszej gospodarki przez zagraniczne firmy i koncerny. Prawie 5000 zł wynosiłaby dzisiaj średnia płaca w Polsce, gdyby pracodawcy dzielili się z pracownikami zyskami tak jak w połowie lat 90. Państwo polskie może to gruntownie zmienić. Jedną z dobrych dróg jest wspieranie spółek pracowniczych, spółdzielni i innych kolektywnych form przedsiębiorczości, które są najzdrowszą częścią kapitalizmu.

Autorstwo: Mariusz Agnosiewicz

Źródło: Racjonalista.pl

PRZYPISY

[1]

http://www.wysi.edu.pl/pg.php/news/dell_stworzy_12_tys_miejsc_pra_/156/

[2]

http://motoryzacja.wnp.pl/polska-przez-aluminium-przegrala-ze-slowacja,255387_1_0_0.html

[3] http://www.amz.pl/pl,456,0_projekt-5.html

[4] http://pl.wikipedia.org/wiki/CKPT0_Hipopotam

[5]

<http://www.polishmarketsquare.com/2014/11/wywiad-z-zaozycielami-firmy-ak-motor.html>